Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6238**

17. Wahlperiode 21. 06. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Nicole Maisch, Dr. Gerhard Schick, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5993 –

Schiffsfinanzierung in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Schifffahrt in Deutschland steht mit ca. 3 700 finanzierten Schiffen im Jahr 2010 auf Platz 2 weltweit hinter Japan. Das Kapital zum Bau bzw. Erwerb eines Schiffes durch einen Fonds teilt sich auf in private Kapitalgeber bzw. Anleger (Eigenkapital) einerseits sowie Banken (Fremdkapital) andererseits. Bisher betrug das Verhältnis am Gesamtkapital ca. 40 Prozent Eigenkapital bzw. 60 Prozent Fremdkapital. Es handelt sich bei Schiffsfonds meist um geschlossene Fonds; die Kapitalgeber investieren als Kommanditisten in Kommanditgesellschaften (KGen/Ein-Schiff-Gesellschaft). Die Anleger gehen eine unternehmerische Beteiligung ein, die mit entsprechend hohem Risiko verbunden ist.

Die Krise der Weltwirtschaft und der damit verbundene geringere Austausch von Waren zwischen den Kontinenten hat auch einen Einbruch der Frachtraten mit sich gebracht. Dadurch sank die Liquidität bei den Schiffseignern und viele geplante Neubauaufträge wurden auf Eis gelegt bzw. bereits abgeschlossene storniert. Dies traf sowohl die Werften weltweit mit Auftragsrückgängen von bis zu 90 Prozent innerhalb von nur zwei Jahren sowie die Schiffsfinanzierer (Banken, Emissionshäuser), die lange Zeit ein starkes Auftragswachstum von Neuemissionen verzeichnen konnten.

Bei der Auflage von Schiffsfonds sind Prognoserechnungen gesetzlich vorgeschrieben, die die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) auch vor der Publikation kontrollieren muss. Die Art der Konzeptionierung und des investierten Objekts ist nicht vorgeschrieben. Die Anlage in Schiffsfonds stellt für alle Beteiligte (Reeder, Banken, Privatanleger) ein hohes Risiko dar. Hier ist es sinnvoll, transparente Richtlinien für die Beratung von Bankkunden zu erarbeiten und die Banken bzw. Vermögensberater bei der Erfüllung ihrer Informationspflicht besser zu kontrollieren.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom 15. Juni 2011 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Unternehmensstruktur (Anzahl und Sitz der Unternehmen, Anzahl der Mitarbeiter, Umsatz) bestand in den vergangenen Jahren in der Schiffsfinanzierungsbranche (bitte nach den Jahren 2000 bis 2010 und den Bereichen Banken und Emissionshäuser aufgliedern)?

In der Schiffsfinanzierung waren im Jahre 2009 gut zehn Banken und knapp 90 Emissionshäuser (Quelle: HANSA International Maritime Journal, 2010, Nr. 11 bzw. Nr. 7) aktiv. Detaillierte Statistiken zur Struktur dieser Unternehmen liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Welche Anzahl an finanzierten Schiffen wurde insgesamt inkl. Neuemissionen pro Jahr durch deutsche Emissionshäuser und Banken verwaltet bzw. neu aufgelegt (bitte jeweils nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern)?

   a) Welches Kapitalvolumen stellt dies insgesamt bzw. jährlich dar?

   b) Welche Quote Eigenkapital/Fremdkapital gab es hier im Jahresdurchschnitt aller Fonds?

Der Darlehensbestand der deutschen Schiffsfinanzierer betrug Ende 2009 insgesamt 106 Mrd. Euro, während er im Jahr 2000 noch bei ca. 40 Mrd. Euro lag. Die Neuzusagen der Banken sind jedoch um die Hälfte zurückgegangen. Emissionshäuser konnten 2009 für rund 80 Schiffe ausreichend Eigenkapital (mindestens 15 Prozent des Solls) einwerben, während es im Jahr davor noch 279 Schiffe waren. Das eingesammelte Kapitalvolumen betrug insgesamt 724 Mio. Euro, nachdem 2008 dieser Wert noch fast 2,5 Mrd. Euro erreichte (Quelle: HANSA International Maritime Journal, 2010, Nr. 7 und Nr. 11). Detaillierte Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Hinsichtlich der Eigenkapital-/Fremdkapitalquote ist anzumerken, dass Banken aufgrund erteilter Platzierungsgarantien durch Fonds nicht eingeworbenes Eigenkapital aufbringen mussten.

3. Welche Formen der Schiffsfinanzierung gibt es in Deutschland, und welche Finanzierungsmöglichkeiten von Schiffen werden nach Information der Bundesregierung in anderen Staaten mit großer Schifffahrtstradition (Japan, Griechenland, Norwegen etc.) gewählt?

Grundsätzlich sind alle Formen der Finanzierung auch im Bereich Schifffahrt in Deutschland verfügbar. Im Unterschied zu anderen Ländern wurde in Deutschland jedoch in den meisten Fällen auf das KG-Modell abgestellt, das heißt, die Eigenkapitalbeschaffung über eine Vielzahl von Anlegern.

4. Wird der Standort Deutschland nach Ansicht der Bundesregierung für Schiffsfinanzierungen in den folgenden Jahren weiterhin interessant bleiben?

Die deutschen Banken sind in der Schiffsfinanzierung weltweit führend. Trotz der veränderten Rahmenbedingungen bekennen sich die Banken zur Schiffsfinanzierung und ordnen diese in vielen Fällen als Kerngeschäft ein.

   a) Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um Deutschland bei der Schiffsfinanzierung weiterhin auf den ersten Plätzen zu halten?

Das umfassende Know-how der deutschen schiffsfinanzierenden Banken ist eine gute Basis dafür, dass der Schiffsfinanzierungsstandort Deutschland weiterhin erfolgreich bleibt. Es muss aber jede einzelne Bank unternehmerisch entscheiden, welche Maßnahmen sie trifft, um eine starke Marktstellung zu behaupten.

b) Plant die Bundesregierung diesbezüglich, konkrete Maßnahmen zu ergreifen, und wenn ja, welche?

Spezielle Maßnahmen für den Bereich Schiffsfinanzierung sind nicht vorgesehen.

c) Welche Rolle kann dabei nach Auffassung der Bundesregierung eine Ausrichtung in nachhaltige (ökologisch, finanziell und sozial) Projekte im Schiffssegment spielen?

Nachhaltigkeit in der Schifffahrt beispielsweise durch den Einsatz energieeffizienter Motoren spielt eine zunehmende Rolle und kann damit die Beschäftigung eines Schiffes zu auskömmlichen Raten positiv beeinflussen.

5. Welche Auswirkungen hatte die Krise nach Ansicht der Bundesregierung auf die Zusammensetzung der bestehenden Flotte und Neubestellungen, und welche veränderten Unternehmensausrichtungen bzw. Marktänderungen sind nach Ansicht der Bundesregierung zu beobachten?

Die Zusammensetzung der Flotte hängt wesentlich von der Struktur der Nachfrage nach Seetransportleistungen ab. Vor der Wirtschafts- und Finanzkrise wurden aufgrund der sehr positiven Nachfrageerwartung in großem Umfang neue Schiffe in allen Segmenten, die zu einem Teil erst noch ausgeliefert werden, bestellt. Da zum Höhepunkt der Krise insbesondere die Containerschifffahrt von Überkapazitäten betroffen war, haben Reedereien unter anderem versucht, mit Werften eine Typänderung bestellter Schiffe zu vereinbaren, um auf geänderte Marktverhältnisse zu reagieren. Darüber hinaus haben deutsche Reeder seit Ausbruch der Krise kaum neue Schiffe bestellt, denn sie waren meist mit der Restrukturierung ihrer Unternehmen aufgrund der Krise beschäftigt. Der Einfluss der Reeder auf die Flottenstruktur bleibt unter anderem wegen der Langlebigkeit des Investitionsguts Schiff beschränkt.

a) Welche Mitarbeiterentwicklung ist in der Schiffsfinanzierung insgesamt von 2000 bis 2010 (bitte nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern) zu beobachten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

b) Welche Handlungsschwerpunkte staatlicherseits ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise in Bezug auf die Schiffsfinanzierung?

In Bezug auf den Bereich Schiffsfinanzierung sind keine speziellen staatlichen Maßnahmen geplant.

6. Welche Rolle werden nach Ansicht der Bundesregierung die Banken in Bezug auf die Schiffsfinanzierung in den kommenden Jahren spielen, unter besonderer Berücksichtigung des geringeren Risikoengagements der Banken und der Kreditvergabekriterien der Basel-II- bzw. Basel-III-Abkommen?

Es ist nicht ersichtlich, dass Basel II und Basel III die Bereitschaft der Banken zur Schiffsfinanzierung negativ beeinflusst.

Tonnagesteuer

7. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf bei der Besteuerung von Kommanditgesellschaften vom sog. Transparenzprinzip hin zum sog. Trennungsprinzip (gemäß eines Vorschlags des Gutachtens zur Bewertung der 20 größten Steuersubventionen – „Evaluierung von Steuersubventionen“, hier „Tonnagesteuer“, Fifo Köln, ZEW Mannheim, Dez. 2009), und wenn ja, wie sollten sich Struktur und steuerliche Veranlagung von Kommanditgesellschaften darstellen?

Die Bundesregierung sieht keinen Handlungsbedarf für Zwecke der Tonnagebesteuerung bei der Besteuerung von Kommanditgesellschaften vom Transparenzprinzip zum Trennungsprinzip zu wechseln. Die Bundesregierung hat bereits im Rahmen der Antwort zu Frage 21 der Kleinen Anfrage „Auswirkungen von Einkommensteuervergünstigungen“ (Bundestagsdrucksache 17/5870) vom 17. Mai 2011 gegenüber der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu dieser Problematik hinreichend Stellung genommen.

8. Hält die Bundesregierung weiterhin an der Tonnagesteuer im Rahmen des Maritimen Bündnisses fest?

   a) Wie begründet sie ihre Antwort?

Die Tonnagebesteuerung ist eine wichtige Rahmenbedingung für eine positive Entwicklung des Schifffahrtstandortes Deutschland und die Schaffung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen im maritimen Cluster. Mit dieser Form der Ertragsbesteuerung trägt die Bundesregierung wesentlich dazu bei, den Reedereistandort Deutschland mit entsprechender Wertschöpfung im deutschen maritimen Cluster auch künftig zu sichern. Durch jedes vom Schifffahrtsstandort Deutschland aus bereederte Handelsschiff werden schätzungsweise bis zu vier zusätzliche Arbeitsplätze an Land generiert. Die Anzahl hochwertiger Arbeitsplätze an Land z. B. in Reederei- und Maklerunternehmen hat sich hierdurch in der Vergangenheit positiv entwickelt. Vor dem Hintergrund der geschilderten positiven Wirkungen für die Sicherung des Schifffahrts- und Reedereistandortes Deutschland wird die Bundesregierung an den gesetzlichen Rahmenbedingungen dieses erfolgreichen Instrumentes weiterhin festhalten.

   b) Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf angesichts der Tatsache, dass die Vereinbarung im Rahmen des Maritimen Bündnisses, bis Ende des Jahres 2010 600 Seeschiffe unter deutsche Flagge zu stellen, nicht erfüllt wurde?

Die Bundesregierung sieht zurzeit keinen Handlungsbedarf. Die Förderung der nationalen Flagge ist nicht das primäre Ziel der Tonnagebesteuerung. Das primäre Ziel der Tonnagebesteuerung ist die Stärkung des maritimen Standortes Deutschland (Bereederung und Arbeitsplätze im Inland). Daher ist die Tonnagebesteuerung nicht an das Führen der deutschen Flagge geknüpft.

9. In welcher Form liegen der Bundesregierung Einschätzungen über die Höhe der Steuereinnahmen aus der Besteuerung des Tonnagegewinns gemäß § 5a des Einkommensteuergesetzes (EStG) vor (bitte auch die Höhe beziffern und nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern)?

   a) In welcher Form liegen der Bundesregierung Einschätzungen über die Höhe der Steuermindereinnahmen bzw. Steuermehreinnahmen aus der Besteuerung des Tonnagegewinns gemäß § 5a EStG vor (bitte auch die Höhe beziffern und nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern)?

b) Auf Grundlage welcher Berechnung wird dies durch die Bundesregierung ermittelt?

c) Mit welchen Schätzungen über den Umfang des Subventionsvolumens für die Schiffsbranche rechnet die Bundesregierung für das laufende Jahr 2011 sowie für die folgenden Jahre 2012 und 2013?

Die Fragen 9a bis 9c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung schätzt die Steuerminder- bzw. -mehreinnahmen aus der Besteuerung des Tonnagegewinns nach § 5a EStG für die Frachtschifffahrt mit Hilfe eines eigenen Berechnungsmodells. Im Grundsatz stellt dieses Modell den geschätzten fiktiven Gewinn aus einer regulären Gewinnermittlung (ohne Tonnagebesteuerung) und den Gewinn aus der Tonnagebesteuerung gegenüber. Die Berechnungen des Modells beruhen unter anderem auf Erkenntnissen die der Bundesrechnungshof in seiner Prüfung der Tonnagegewinnbesteuerung gewonnen hat. Weiterhin werden die aktuelle Entwicklung der Zahl der Frachtschiffe sowie die Erkenntnisse aus der aktuellen Betriebskostenstudie der HSH Nordbank „Untersuchung der Betriebskosten deutscher Containerschiffe“ für 2009 für die Schätzung der finanziellen Auswirkungen der Tonnagegewinnbesteuerung berücksichtigt.

Aktuelle Daten der amtlichen Steuerstatistiken liegen nicht vor.

Nach den Ergebnissen dieses Schätzmodells ergeben sich für den Zeitraum 2004 bis 2010 folgende Steuermindereinnahmen (einschließlich Solidaritätszuschlag):

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Mio. Euro						
– 875	– 1 115	– 780	– 860	– 715	– 40	– 200

Nach den derzeitigen Schätzungen dürften die Gesamtsteuerausfälle für 2011 eine Größenordnung von 380 Mio. Euro und für 2012 eine Größenordnung von 535 Mio. Euro erreichen.

d) Wie steht die Bundesregierung zu einer möglichen Verankerung der Tonnagegewinnermittlung zukünftig im Kapitalsteuergesetz, und welche Auswirkungen auf die Schiffsfinanzierung in Deutschland würde dies mit sich bringen?

Der Bundesregierung ist ein Kapitalsteuergesetz nicht bekannt.

10. Wird den Reedern in Bezug auf die Optimierung für die Tonnagesteuer Flexibilität in Krisenzeiten gewährt (etwa durch frühzeitigen Ausstieg aus der Tonnagesteuer innerhalb des 10-Jahres-Optionszeitraums), und wenn ja, inwieweit und unter welchen Bedingungen?

Nach abgestimmter Auffassung der obersten Finanzbehörden des Bundes und der Länder können für den Wechsel von der Tonnagesteuer zur Normalbesteuerung insbesondere folgende Ereignisse in Betracht kommen:

- Verlegung in ein ausländisches Register,
- Verlagerung der Bereederung in das Ausland,
- Übertragung der Anstellungsverhältnisse des Kapitäns und der Offiziere auf einen ausländischen Arbeitgeber.

Sollte in der Krise ein Unternehmen vor Ablauf der Bindungsfrist (§ 5a Absatz 3 EStG) freiwillig zur Normalbesteuerung wechseln wollen, hätte dies zur Folge, das die Unterschiedsbeträge gemäß § 5a Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 EStG aufzulösen sind. Zudem wäre nach diesem Wechsel eine Rückkehr zur Gewinnermittlung nach § 5a EStG erstmals wieder nach Ablauf eines Zeitraums von zehn Jahren möglich.

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Erkenntnisse vor, dass Unternehmen innerhalb der Krise von der Tonnagebesteuerung zur Normalbesteuerung freiwillig gewechselt haben.

11. Wie bewertet die Bundesregierung den weiter anhaltenden Boom der Kreuzschifffahrt auf hoher See für den Schifffahrts- und Tourismusstandort allgemein und in Bezug auf die Schiffsfinanzierung?

    a) Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung der Finanzierung von Kreuzfahrtschiffen von Deutschland aus bei?

    b) Welches Potenzial sieht die Bundesregierung bei der Finanzierung weiterer Kreuzfahrtschiffe von Deutschland aus?

Es wird von einem weiter wachsenden Markt für Kreuzfahrtschiffe ausgegangen, insbesondere aufgrund des demografischen Wandels in den meisten Industrieländern. Deutsche Unternehmen im Bereich Schiffbau und Schiffbauzulieferindustrie sind in diesem anspruchsvollen Segment sehr erfolgreich. Ein wichtiger Erfolgsaspekt ist, dass den Bestellern wettbewerbsfähige Finanzierungen angeboten werden können. Die Bundesregierung unterstützt hierbei den Export von Kreuzfahrtschiffen durch Exportkreditgarantien des Bundes (Hermes-Bürgschaften). Darüber hinaus gewährt die Bundesregierung CIRR-Zinsausgleichsgarantien (Commercial Interest Reference Rate). Hierbei übernimmt der Bund eine Gewährleistung für das Refinanzierungszinsrisiko der Banken und ermöglicht damit günstige und langfristige Festzinskredite für Besteller von auf deutschen Werften gebauten Schiffen.

c) Welche Möglichkeiten werden gesehen, damit weitere Kreuzfahrtschiffe für die Tonnagesteuer optieren?

Eine Ausweitung des Anwendungsbereiches der Tonnagesteuer ist nicht beabsichtigt.

12. Wäre es nach der Auffassung der Bundesregierung möglich, die Tonnagesteuer mit einer weiteren Bedingung, wie z. B. der Belohnung für besonders umweltfreundliche Schiffe nach dem norwegischen Tonnagesteuermodell, zu verknüpfen, und wenn ja, wie sollte dies nach Auffassung der Bundesregierung ausgestaltet werden, und wenn nein, warum nicht?

Die Tonnagebesteuerung wird weltweit in ähnlicher Weise an allen wichtigen maritimen Standorten gewährt. Sie zielt in Deutschland auf eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Reeder und die Sicherung des maritimen Standorts Deutschland. Die Tonnagebesteuerung wurde nach der im Herbst 2009 vorgenommenen Evaluierung durch das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung als geeignetes Instrument bewertet, da sie dem internationalen Standard entspricht. Vor diesem Hintergrund sieht die Bundesregierung derzeit keinen Anlass, die gesetzlichen Rahmenbedingungen dieses erfolgreichen Instrumentes nationaler Seeschifffahrtspolitik zu verändern.

13. Welchen Grund sieht die Bundesregierung dafür, dass trotz der gestiegenen Anzahl sowohl der von Deutschland aus finanzierten als auch der unter Tonnagesteuer fahrenden Schiffe die Anzahl der insgesamt beschäftigten Besatzungsmitglieder (1991 bis 2006) abnahm, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Die deutschen Seeschifffahrtsunternehmen sind in globalen Märkten tätig und in der Wahl von Unternehmensstandorten der von ihnen betriebenen Schiffe weitgehend frei. Schifffahrtstandorte und Flaggenstaaten stehen deshalb ebenso im Wettbewerb wie die Unternehmen und ihre Beschäftigten. Hinsichtlich der Entwicklung des deutschen Bordpersonals auf Schiffen unter deutscher Flagge seit 2003 liegen der Bundesregierung folgende (in der Regel ansteigenden) Zahlen vor:

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	30. 6. 2010*
Anzahl	5 835	5 861	6 540	6 712	6 903	6 593	6 531	7 307

* Einschließlich Saisonarbeitskräfte.

Quelle: Bis einschließlich 2006 Seeberufsgenossenschaft, Hamburg. Ab 2007 Knappschaft-Bahn-See. Die Werte von 2007 und 2008 ff. können durch den Wechsel der Datenerhebung von der See-Berufsgenossenschaft auf die Knappschaft-Bahn-See nicht miteinander verglichen werden. Die Berechnungsgrundlagen sind ähnlich, aber nicht identisch, da die Seeleute nicht mehr gesetzlich verpflichtet sind, sich über die Knappschaft-Bahn-See zu versichern.

Verbraucherschutz

14. Wie viele Fälle sind der Bundesregierung bekannt, in denen Kunden in Bezug auf die Informationspflicht bei Geldanlagen bei risikoreichen Investitionen durch die Banken nicht bzw. nur ungenügend aufgeklärt worden sind?

a) Wie viele Fälle von Geschädigten sind der Bundesregierung bei der Anlageberatung von Schiffsfonds bekannt?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über die Anzahl Geschädigter bei der Anlageberatung in Bezug auf Anteile an Schiffsfonds vor.

b) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, und welche Maßnahmen wird sie ergreifen, um diese Missstände zu beheben?

Zur Stärkung des Anlegerschutzes im Bereich des so genannten grauen Kapitalmarkts hat die Bundesregierung Anfang April 2011 das „Gesetz zur Novellierung des Finanzanlagenvermittler- und Vermögensanlagenrechts“ auf den Weg gebracht, durch das sowohl für das öffentliche Angebot als auch für den Vertrieb von Graumarktprodukten („Vermögensanlagen“) strengere Anforderungen eingeführt werden sollen.

15. In wie vielen Fällen gab es von 2000 bis 2010 (bitte nach den Jahren 2000 bis 2010 aufgliedern) Insolvenzen von Schiffsgesellschaften?

a) Sind der Bundesregierung Zahlen darüber bekannt, in wie vielen Fällen das eingesetzte Kapital der Anleger/Gesellschafter nicht ausreichend war und aufgestockt werden musste (wenn ja, bitte nennen)?

b) Sind der Bundesregierung Zahlen darüber bekannt, in wie vielen Fällen das eingesetzte Kapital der Anleger/Gesellschafter ganz verloren gegangen ist und der Fonds abgewickelt werden musste (wenn ja, bitte die Anzahl und die Kapitalverluste nennen)?

Der Bundesregierung liegen die zur Beantwortung der Fragen notwendigen Informationen nicht vor.

16. Wie hoch sind die durchschnittliche, die mittlere und die höchste Vermittlungsprovision (in Prozent) bei Schiffsfonds bei der Vermittlung durch Banken, und wie hoch sind nach Erkenntnissen der Bundesregierung die sog. weichen Kosten im Rahmen der Auflage von Schiffsfonds, z. B. durch den Vertrieb der Emissionshäuser, und welche Rechtsgrundlage kann hierfür jeweils herangezogen werden?

Nach den der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht vorliegenden Erkenntnissen bewegen sich die Vermittlungsprovisionen – sowohl für Banken als auch für Finanzdienstleistungsinstitute und freie Vermittler – bei Schiffsfonds zwischen 5 und 20 Prozent des einzuwerbenden Eigenkapitals. Die „weichen Kosten“ liegen generell bei geschlossenen Fonds bei ca. 15 bis 20 Prozent der von den Anlegern investierten Gelder. Zwischen Anleger und Emittent herrscht Vertragsfreiheit; eine gesetzliche Grundlage, auf Grund derer Provisionen oder Weichkosten verlangt werden können, gibt es deshalb nicht.

17. Welche rechtlichen Änderungen beabsichtigt die Bundesregierung bezüglich der Ausstiegs- und Schadenersatzmöglichkeiten für die Anleger von Schiffsfonds?

Zur Verbesserung der Schadensersatzmöglichkeiten für die Anleger hat die Bundesregierung bereits Maßnahmen ergriffen bzw. auf den Weg gebracht: Durch das im August 2009 in Kraft getretene „Gesetz zur Neuregelung der Rechtsverhältnisse bei Schuldverschreibungen aus Gesamtemissionen und zur verbesserten Durchsetzbarkeit von Ansprüchen von Anlegern aus Falschberatung“ wurden die Verjährungsfristen von Schadensersatzansprüchen wegen Falschberatung verlängert und an die allgemeinen Verjährungsfristen angepasst. Durch das sich derzeit im parlamentarischen Verfahren befindliche „Gesetz zur Novellierung des Finanzanlagenvermittler- und Vermögensanlagenrechts“ sollen zudem die Verjährungsfristen von Haftungsansprüchen wegen fehlerhafter oder fehlender (Verkaufs-)Prospekte verlängert und die Voraussetzungen der Haftung für fehlerhafte oder fehlende Verkaufsprospekte dadurch erleichtert werden, dass die Ausschlussfrist, innerhalb derer ein Haftungsanspruch entstehen kann, verlängert wird. Durch dieses Gesetz soll schließlich auch die Protokollierungspflicht auf Anlageberatungsgespräche in Bezug auf Graumarktprodukte („Vermögensanlagen“) ausgedehnt werden, um es Anlegern zu ermöglichen, in einem etwaigen späteren Schadensersatzprozess den Verlauf des Beratungsgesprächs nachzuweisen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333